MOD : 20/01/10

La rumeur court depuis quelques jours sur un éventuel engagement de Michel Desjoyeaux sur le circuit MOD 70 après l'invitation envoyée par le service de presse du skipper, qui dévoile la planète et un énigmatique F2014, ce qui pourrait correspondre au tour du monde prévu par la classe MOD 70 à cette date.

Le chantier CDK (dirigé par lefrère de Michel Desjoyaux) a également dévoilé la date de mise à l'eau du 1er exemplaire de la série.

Réponse demain lors de la conférence de presse…

60' ORMA : 20/12/09

Le trimaran de 60′ ORMA, Team G3, l'ex Géant de Michel Desjoaux navigue désormais en Nouvelle Zélande, le nouvel équipage semble déjà profiter pleinement des capacités du bateau…

© Tomo

MOD 70 : 01/12/09

Avec un peu de retard, Multi One Design SA a dévoilé son choix des chantiers qui construiront les 12 trimarans MOD 70 prévus, Decision, le chantier suisse aura la charge de construire les bras de liaison, Multiplast se voit confier celle des flotteurs et CDK Technologies officiera en tant que maitre d'oeuvre en fournissant les coques centrales des trimarans et en assuarant l'assemblage des bateaux.

La mise à l'eau du 1er exemplaire est toujours prévue en octobre 2010, avec ensuite la construction de 4 bateaux chaque année pour un lancement du championnat en juin 2012.

Le reste du prgramme semble prendre forme, avec des villes qui commencent à se positionner pour accueillir une étape de l'Européan Tour : Oslo, Kiel, Lisbonne etc, du côté français, il semblerait que l'Européan Tour fasse étape sur une ville en Méditerranée et une ville bretonne, le départ de l'Ocean World Tour prévu pour 2013 pourrait aussi se faire d'un port français.

ORMA : 01/12/09

L'ex Géant, le 60′ avec lequel Michel Desjoyaux a gagné toutes les plus grandes courses en solitaire, et désormais nommé Team G3, a été mis à l'eau à Auckland cette semaine. Il est désormais la propriété de Simon Hull, qui naviguait jusqu'ici en TP52, le trimaran sera aligné sur différentes courses : tour de l'ile nord de la Nouvelle Zélande en février 2010, régates côtières, et letour d'Australie fin2011.

MOD 70 : 29/11/09

L'avancée du projet semble une fois de plus difficile, alors que le nom du chantier devant construire le premier prototype de la série devait être annoncé en octobre, pour un début de construction en novembre, la société MOD SA n'a annoncé que le nom du fournisseur de carbone pour les 12 trimarans prévus : Advanced Composites Group Ltd.

A suivre….

Multi 50': 29/11/09

Sans surprise, Franck Yves Escoffier accompagné d'Erwan le Roux sur Crèpes Wahou, ont survolé et remporté la Transat Jacques Vabre après les abandons des premières heures de course.

Sauf casse de dernière minute, Victorien Erussard et Loic Fequet sur Guyader pour Urgence Climatique, à 100 milles de l'arrivée ce soir devraient finir 2nd (ils sont attendus demain au Costa, Lalou Roucayrol et Amaiur Alfaro sur Région Aquitaine Port Médoc compléteront le podium de la classe Multi 50′

Multi 50' : 11/11/09

Le Multi50 ACTUAL skippé par Yves le Blevec et Jean le Cam, qui a pris le départ de la Transat Jacques Vabre dimanche 8 novembre, a chaviré quelques heures plus tard au large de Cherbourg. Les deux hommes sont
sains et saufs. Le bateau a été remorqué au port de Cherbourg et son mât est intact grâce au professionnalisme de son équipage, de la SNSM de Goury et d'Halvard Mabire, navigateur émérite. Récit des deux skippers.

Les conditions :
Yves le Blevec : « Le bateau naviguait au portant, très abattus, sous gennaker à une vitesse de 20 noeuds dans 20 à 25 noeuds de vent dans une mer un peu formée."
Le chavirage :
A 18h45 heure française, le Multi50 Actual se retourne très brusquement par l'avant. Jean le Cam est alors dans le cockpit, Yves le Blevec est à la barre. Yves le Blevec : « Il y a eu un bruit puis un coup sec, un coup de frein phénoménal. Le bateau s'est redressé puis s'est retourné brutalement par l'avant.

Je me suis dit « Ce n'est pas possible, on ne va pas y aller !!! » C'était d'une brutalité extrême, ça s'est passé en une à deux secondes. Jean n'a pas pu choquer l'écoute, il s'est fait emmener sur l'avant du bateau comme dans un accident de voiture. A ce moment là il n'y a plus rien à faire car moi j'étais en train de tomber. Je ne savais pas où j'allais tomber. Jean pendant ce temps était en train de plonger à l'intérieur. Et je me suis retrouvé dans l'eau. Je me suis senti rassuré de me retrouver dans l'eau. Et j'ai eu un nouveau un moment de frayeur en voyant le bateau me tomber dessus. Je me suis dit que la situation commençait à être critique. Le contact avec le bateau est revenu rapidement, pas de façon amicale car c'était tout le filet qui me tombait dessus. Par miracle le bateau s'est décalé et en une brassée ou deux j'ai pu attraper le filet et remonter sur le bateau sans me faire emprisonner. Je n'ai pas été très longtemps dans l'eau. A ce moment il y a eu un petit moment de flottement, Jean était à l'intérieur mais il ne savait pas où j'étais. Je suis remonté sur le bateau, j'ai appelé Jean, il m'a répondu. On s'appelait et on était inquiet pour l'autre. Rapidement nous avons ouvert la trappe qui nous a permis de communiquer et là on s'est dit « C'est dingue, qu'est ce qui s'est passé ? ! » On s'est dit tout va bien, on est tous les deux sains et saufs. Il fallait éviter l'accident car nous n'étions pas loin de la zone des cargos et nous étions pile sur la trajectoire des autres concurrents. Très vite Jean a enfilé sa combinaison de survie TPS et il est sorti sur la coque avec les flashlights et une VHF. Nous avons prévenu la course que tout allait bien. Nous n'étions pas en détresse, nous ne voulions pas déclencher tous les secours du monde mais simplement éviter d'être un danger pour les bateaux en navigation. »
Très rapidement, Jean le Cam sort à l'extérieur en combinaison TPS pour baliser le bateau à l'aide de flash lights. Aucune balise de détresse n'est déclenchée. Le Cross Jobourg lance immédiatement un avis à tous les navires sur zone pour éviter la collision.

© Marcel Mochet /AFP

Le témoignage de Jean le Cam :
"On était tranquille puis d'un coup poum paf en 3 secondes je n'ai jamais vu quelque-chose d'aussi brutal ! Hallucinant !
L'état de la mer était habituel au large de Cherbourg dans 25 noeuds de vent. Nous nous sommes

retrouvés les fesses en l'air rapidement et après, le cul par terre, trois quatre secondes plus tard, l'étrave cassée. C'est le facteur classique quand cela freine en bas et accélère en haut, comme freiner avec une roue avant de vélo. C'était impressionnant, tu n'as pas le temps de respirer. Pour moi c'était facile car j'étais en train de sortir du poste de veille. Je n'ai pas eu le temps de tendre le bras que nous étions déjà à l'envers. Par-contre l'inquiétude était pour Yves qui pouvait rester sous le filet en mauvaise posture. Yves ne savait pas où j'étais et moi je ne savais pas où il était. Il fallait réagir très vite et s'il était sous le filet il fallait vite dégainer. Ce sont des moments qui ne durent pas très longtemps mais qui sont très intenses. Tu te dis qu'il est arrivé quelque chose à l'autre. Le reste c'est rien. On sait réagir et on sait ce que l'on a à faire. L'équipage de la SNSM a été extraordinaire. Avec une mer formée, ils ont réussi à beacher le semi-rigide sur le filet et le moteur a à peine touché le bras arrière. Deux hommes d'équipage sont montés à bord pour passer la patte d'oie et nous remorquer. Ce n'est pas facile à faire et ils sont très professionnels. Ce sont vraiment des personnes d'expérience. Nous sommes restés à bord jusqu'à ce que le bateau soit en remorque. Puis nous sommes montés à bord
de la vedette. Nous avons mouillé le bateau à l'extérieur de la rade car nous avions 23 mètres de tirant d'eau (avec le mât à l'envers ndlr). Nous avons enlevé le mât puis nous l'avons remorqué dans la rade avant de retourner chercher le bateau. Le mât est entier, c'est complètement incroyable."

© Marcel Mochet /AFP

Le remorquage :
Le Cross Jobourg, à la demande de l'organisation de course, dépêche la SNSM de Goury afin d'intervenir et de tenter un remorquage. Arrivés avant 22h sur zone, les plongeurs de la SNSM interviennent immédiatement pour dégager la coque et le mât. En parallèle, l'équipe Actual demande à Halvard Mabire, skipper cherbourgeois, de renforcer son équipe technique. Le Multi50 Actual est pris en remorque. A la faveur de la renverse de courant, le convoi fait route dans la nuit vers le port de Cherbourg à la vitesse de 2,5 noeuds. Il fait route très lentement afin de ne pas casser le bateau et ne pas rompre ses amarres. Le bateau est mouillé à 1,5 mille du port à l'aube. Incroyable, l'équipe SNSM et les skippers constatent que le mât est entier et toujours solidaire du bateau. Alors qu'Yves le Blevec est blessé à la main

droite, Jean le Cam, sur le trampoline du trimaran, poursuit les opérations de démâtage et de remorquage. Plusieurs heures sont nécessaires pour désolidariser le mât avec l'aide des plongeurs de la SNSM. En début d'après-midi, le Multi50 Actual et son mât sont à l'abri dans le port de Cherbourg. Yves le Blevec légèrement blessé.
Jean le Cam prenait en main les opérations de démâtage sous-marines alors qu'Yves le Blevec était rapatrié à terre à 10h30. Le SMUR de Cherbourg ne déplorait qu'une luxation du pouce de la main droite qui nécessitait toutefois un plâtrage.

L'assistance :
Yves le Blevec : « La SNSM de Goury a été géniale, super pro. Halvard Mabire était aussi l'homme de la situation, je lui fais confiance les yeux fermés. Il a remarquablement bien géré la situation avec Jacky Huteau du port, afin de trouver les hommes et les moyens nécessaires pour mettre à l'abri le bateau et le mât. »

Un partenaire mobilisé :
Si cette avarie est forcément une déception pour le partenaire d'Yves le Blevec depuis 2001, le groupe Actual, elle ne constitue aucunement le bien fondé du projet. Au contraire, le groupe Actual poursuit la mobilisation de ses équipes autour de ce projet.
Samuel Tual, Directeur général du Groupe ACTUAL, arrivé sur place dans la matinée déclarait : « Après le moment magique du départ, puis l'émotion, vient la raison. Nous sommes soulagés que les deux skippers aillent bien. Nous devons maintenant analyser très vite ce qui s'est passé. Notre objectif est d'être tous ensemble pour la Route du Rhum 2010. Nous avons la chance d'avoir deux skippers formidables et exceptionnels par leurs qualités et leurs compétences.»

Des causes à identifier :
Impossible de déterminer la cause de ce chavirage. Yves le Blevec et Jean le Cam, devant la violence du choc, n'excluent aucune hypothèse. Yves le Blevec : "Nous avons peut-être heurté un objet non identifié. Nous n'avons
aucune idée de ce qui a pu se passer. Nous allons prendre le recul nécessaire pour mesurer la casse et l'analyser. Nous le ferons bien évidemment en concertation avec l'architecte Guillaume Verdier, et le constructeur, Nicolas Groleau."

Multi 50' : 08/11/09

Actual a chaviré, le communiqué de presse :

Ce soir à 17h45, Actual qui naviguait par vingt-trois noeuds de vent de nord à une vitesse de vingt nœuds a chaviré brusquement par l'avant. L'équipage a contacté alors le PC Course de la Transat Jacques Vabre. Jean Le Cam a installé un flash-light pour baliser le bateau et le CROSS Jobourg a lancé immédiatement un « safety net » précisant la position du bateau de manière à éviter tout risque de collision.

©Th. Martinez/Sea&Co

Yves Le Blévec et Jean Le Cam étaient alors à 22 milles au nord de Cherbourg. Ils n'ont pas lancé d'appel de détresse, mais ont fait une demande d'assistance de manière à pouvoir remorquer le bateau jusqu'à Cherbourg. Le canot SNSM de la station de Goury, dans le sud du cap de la Hague, se rend sur zone. Il devrait être sur place dans les prochaines heures.Le communiqué de presse :

Multi 50' : 08/11/09

Le départ de la Transat Jacques Vabre a été donné aujourd'hui à 14 heures pour la classe Multi 50′ et à 14h30 pour les monocoques 60′ IMOCA.

Cet transat emmènera les vingts duos vers Puerto Limon au Costa Rica, les Multi 50′ devant laisser la Barbade à tribord, et les IMOCA la République Dominicaine à tribord, soit un parcours de 4730 milles pour les monocoques et de 5005 milles pour les multis.

Depuis la disparition du championnat ORMA, la classe Multi 50′ espérait pourvoir prendre la place laissée vacante par les grand multis, malgré les trois nouvelle unités construites, la classe peine encore à réunir un plateau conséquent avec seulement 6 bateaux au départ : deux font figure de grands favoris Crèpes Whaou emmené par Franck Yves Escoffier et Erwan Leroux, le plan VPLP devrait être très à l'aise dans les alizés et les petits airs du Golfe du Maxique, et Actual emmené par Yves Le Blévec et le très expérimenté Jean Le Cam, ce plan Verdier taillé pour le large devrait donner du fil à retordre aux malouins de Wahou.

© AFP/ Marcel Mochet

La troisième nouvelle unité construite cette année, Prince de Bretagne d'Hervé Cléris, ne sera pas au départ suite à la rupture de son flotteur babord lors d'une sortie d'entrainement, Hervé Cléris et Christophe Dietsch participeront sur l'ancien trimaran Irens d'Hervé Cléris avec des ambitions revues à la baisse.

Victorien Erussard, qui n'a pas trouvé de budget pour la construction d'un nouveau bateau sera au départ sur Guyader/Urgence Climatique, l'ex Laiterie de Saint Malo a subi un léger chantier et reçu une nouvelle garde robe, difficile d'imaginer une victoire mais la troisième place semble accessible au duo Victorien Erussard/Loic Fequet.

Les deux "couples" restants ne seront probablement pas sur le podium sauf casse des favoris, Lalou Roucayrol s'aligne de justesse en compagnie de Amaiur Alfaro sur Région Aquitaine-port Médoc, son trimaran de course croisière après une collision avec un chalutier lors du convoyage du bateau vers le Havre. Alain Maignan et Nicoe Harel, sur FenêtreA-Cardinal n'auront pour ambition que d'effectuer cette traversée.

La cartographie de la Transat : ici.

Le site officiel de la Transat Jacques Vabre

Multi 50' : 29/10/09

Victorien Erussard, skipper du trimaran portant les couleurs Laiterie Saint Malo cette saison sera bien présent au départ de la Transat Jacques Vabre qui partira du Havre le 8 novembre, accompagné de son co-skipper : Loic Fequet, grâce à l'arrivée de nouveaux sponsors.

Le trimaran portera les couleurs de Guyader Gastronomie pour Urgence Climatique, le skipper malouin sera aussi soutenu par Maison Trécobat, Laiterie de Saint-Malo (Groupe Sill), Federal Finance (Groupe CMB-ARKEA) et Networkvisio. Ces sponsors ont permis de remettre le bateau à niveau, il a été équipé d'un jeu de voiles en 3d kevlar permettant de gagner 200 kilos par rapport aux anciennes voiles entre autres. A Suivre sur Multivic.

Multi 50' : 28/10/09

Hervé Cléris, skipper du trimaran de 50′ Prince de Bretagne qui a perdu un flotteur il y a une semaine, participera à la Transat Jacques Vabre. Lui et son sponsor ont décidé de s'aligner sur l'ancien trimaran du skipper. Le trimaran portera les couleurs de son successeur, qui attend les résultats de l'expertise à sec à Camaret. Les ambitions du skipper et de son coéquipier : Christophe Dietsch sont bien évidemment revu à la baisse, l'objectif étant maintenant de participer et de faire du mieux possible sur cette transat à destination du Costa Rica.

© DESROCHE Pascal/Prince de Bretagne

Les explications d'Hervé Cléris, skipper de Prince de Bretagne :

«Il faut rebondir plutôt que rester à se morfondre. C’est le plus important pour tout le monde, pour nous, comme pour les producteurs. Mon bateau est déjà au sec, demain on fait la peinture, tout le matériel qui nécessitait d’être changé est commandé, le plan B est en route. Dimanche ou lundi au plus tard nous partons au Havre, ça va aller. Sur ce trimaran, qui m’appartient depuis 19 ans, j’ai déjà réalisé 20 transats, Christophe a dû en faire six ou sept, donc nous n’allons pas dans l’inconnu, au contraire. En revanche, c’est sûr que nous allons jouer la sécurité, le but, c’est de finir la course. Cela dit, il peut y avoir quand même de bonnes surprises ».

ORMA : 24/10/09

Deux 60' ORMA vendus. Si l'information est confirmée pour Géant, elle est à mettre au conditionnel pour Groupama 2...

Géant, qui a été skippé par Michel Desjoyaux entre 2002 et 2006, a été vendu à un Néo-Zélandais, le bateau devrait rejoindre Auckland, son nouveau port d'attache.

Quant à Groupama 2, le 60' ORMA skippé par Franck Cammas, il aurait été vendu à un richissime particulier qui souhaiterait naviguer en Méditerranée.

Multi 50' : 23/10/09

Lors d'un entraînement en Mer d'Iroise, le trimaran Légumes Prince de Bretagne skippé par Hervé Cléris a été victime d'une importante avarie mercredi : le flotteur tribord s'est désolidarisé de la plateforme. Hervé Cléris et son coskipper ont réussi à maintenir le trimaran à flot sans que celui-ci ne démate, le bateau a ensuite été remorqué par un canot de la SNSM à Camaret en presqu'ile de Crozon.

Les explications d'Hervé Cléris, skipper de Légumes Prince de Bretagne :

L'avarie ?

On était en navigation. Il y avait de la mer, de la houle avec un vent autour des 15-18 nœuds mais c'était des conditions tout à fait maniables. On a entendu un gros crac qui s'est prolongé pendant environ 10 secondes et l'on a vu le flotteur tribord. qui se désolidarisait des bras. J'ai eu tout de suite le réflexe de lofer et de choquer les voiles sinon, on chavirait n'ayant plus d'appui sous le vent. On a réussi à rester bout au vent en démarrant le moteur pour assurer le mat. Dès que tout était assuré on a lancé un « mayday » qui a été relayé par le Cross. On a été récupéré très près de la côte par la SNSM de Camaret. J'en profite pour remercier toutes les personnes qui sont intervenues pour nous sortir de ce mauvais pas.

© DESROCHE Pascal/Prince de Bretagne

Le remorquage ?
Très délicat car il y avait le flotteur qui était simplement retenu par le filet. Il venait cogner dans la coque centrale. Il y avait quand même environ 4 mètres de creux… C'était chaud ! On ne pouvait remorquer qu'à 2 ou 3 nœuds. On a réussi à gérer et surtout on a tout ramené au port de Camaret.

Les causes ?
C'est évidemment trop tôt pour le dire. On a réuni l'équipe. On va travailler pour connaître les causes. Le bateau est neuf c'est certain mais l'on avait fait notre qualif (pour la Jacques Vabre) dans des conditions musclées dans le Golfe de Gascogne pour justement tester le bateau. Il n'y a eu aucun signe avant-coureur.

La Transat Jacques Vabre ?
Forcément, notre participation n'est pour l'instant plus d'actualité avec ce bateau car il ne s'agit pas juste de recoller les morceaux. Il faut comprendre ce qui s'est passé. Un gros chantier nous attend.

ORMA : 21/10/09

Lionel Lemonchois, brillant vainqueur de la Route du Rhum 2006 revient sur son éviction du Gitana Team en 2007 dans un entretien accordé à Ouest France, même si aucun nom n'est donné, il semble que l'ex skipper de Gitana 11 vise directement Loick Peyron alors directeur général du team et skipper de Gitana 80 sur lequel il avait couru le Vendée Globe.

Lionel Lemonchois cherche toujours un sponsor pour défendre son titre sur la prochaine Route du Rhum, l'objectif étant toujours d'allonger un 60' ORMA, soit la solution qu'il avait lancé pour Gitana 11 avant son "départ" du team.

A lire sur le site Ouest Bateaux.

Multi One Design : 05/10/09

La conférence de presse de (re-)lancement du Multi One Design 70 s'est tenue vendredi à Lausanne.

Les principales informations délivrées au cours de celle-ci ont été :

- Le lancement de la construction de 5 bateaux, la construction du 1er devant débuter début novembre pour une livraison prévue en octobre 2010. Les trimarans 2 à 5 seront mis à l'eau tous les 3 mois de janvier à juillet 2011.
- Un programme de courses : European Tour en 2012 et 2013 puis Ocean World Tour en 2014 puis tous les 3 ans, une course océanique par an.
- L'European Tour se déroulera sur 5 semaines en juin-juillet, les courses dureront 48 à 72 heures, les étapes dans les villes hôtes dureront 3 jours avec City Races et Pro-Am au programme.
- L'Ocean World Tour aura lieu tous les 3 ans, chaque tour du monde devrait durer environ 6 mois, avec 6 étapes, soit 8 villes hôtes qui acceuilleront les bateaux pendant 15 jours.
- Une course océanique par an au mois de novembre.
- La Route du Rhum, la Transat Jacques Vabre pourront être courrues par les MOD 70 mais ne seront pas prises en compte dans le classement officiel.
- Un numérus clausus de 12 bateaux pourra courir le Multi One Championship.
- Un maximum de 4 équipages engagé par pays (selon la nationalité du partenaire de l'équipe)
- Les objectifs de participation seront : de 5 équipages en 2011 qui participeront à des courses tests, de 8 en 2012 pour la première course officielle (European Tour) et de 12 en 2013-2014 pour le premier Ocean World Tour.
- 6membres d'équipage par bateau.
- Pas de routage extérieur autorisé.
- Monotypie stricte assuré à chaque étape de la fabrication : un seul fournisseur de carbone, pesée des pièces, poids identique de chaque bateau par ajout de poids au centre de gravité si besoin.
- Objectif de fiabilité : assuré par le choix du cabinet d'architectes (Lauriot Prevost et Van Peteghem, auteur de la majorité des 60' ORMA et des maxis multicoques), des efforts sur la structure comparables au effort sur un ORMA, un centre de gravité abaissé, un mât plus court que les 60' ORMA (10%), coque centrale de 70' pour éviter l'enfournement.
- Objectif de longévité : construction en composite basse température sandwitch-mousse, mât en composite monolithique.

- Un bateau performantet marin : foils courbes, mât inclinable , safran central relevable, ballast arrière de coque centrale,des performances égales ou supérieures aux 60' ORMA dès 11 noeuds de vent, des bras réhaussés par rapport aux 60' pour faciliter le passage dans la mer.

- Souci environnemental : 100% d'énergie renouvelable sur le bateau (hydrogénérateur, solaire, éoliennes..), un investiisement de 10 millions d'euros par an en faveur de l'initiative "Multi One Attitude" consacrée à la problématique de l'eau.

Un beau projet, parfaitement préparé, la problématique reste la même que lors de l'échec du même programme il y a deux ans, à savoir convaincre des sponsors et un partenaire principal qui sponsoriserait le projet.

Côté armateurs potentiels, l'international est visé avec des projets européens mais aussi néo-zélandais, des investisseurs suisses sont bien entendus intéressés avec quelques propriétaires de D35 présents, côté français, un seul team visible à la conférence de presse : le Gitana Team du Baron de Rothschild, avec son skipper, son directeur général et son attachée de presse, il semblerait que Groupama ne soit pas intéressé (voir le billet de Pierre Yves Lautrou).

La prochaine conférence de presse aura lieu en mars 2010, le nom du chantier qui construira le premier MOD 70 sera dévoilé ce mois-ci.

Multi 50': 28/09/09

Yves le Blévec et son équipage ont remporté le Trophée des multicoques de Saint Quay Portrieux couru le week end dernier.

La première journée avait été à l'avantage de Franck Yves Escoffier sur Crèpes Wahou 3 qui remportait les 3 manches cotières courues dans un vent léger (5 à 14 noeuds), Actual terminant second sur les 3 courses, Victorien Erussard termine deux fois 3ème sur son trimaran de 20 ans d'âge.

Samedi, Crèpes Wahou a de nouveau trusté les victoires de manches avec 3 des 4 régates remportées par le trimaran rouge, malheureusement pour Franck Yves Escoffier et son équipage, une casse les a contraint a abandonné lors de la 2ème manche de la journée (chariot de grand voile arraché), écopant de ce fait de 20 points, ce qui permettait à Actual de prendre la première place provisoire, et à Laiterie Saint Malo la seconde, à la veille de la clôture du Trophée.

Photo : Marc Aumont

Dimanche, pour espérer remporter le Trophée, l'équipage de Wahou se devait de remporter toutes les régates du jour, ce qui ne sera pas le cas, Franck Yves Escoffier s'incline donc devant Yves Le Blévec sur Actual qui remporte le Trophée Prince de Bretagne/ Saint Quay Portrieux, Wahou termine second et Laiterie Saint Malo troisième, Prince de Bretagne, le trimaran sur plans Irens, mené par Hervé Cléris et récemment mis à l'eau termine 5ème.

Photo : Marc Aumont

Prochain rendez vous pour les multicoques de 50′ : la Transat Jacques Vabre dont le départ est prévu le 8 novembre au Havre.

Multi 50' : 19/09/09

- Franck Yves Escoffier toujours à l'aise sur ses bateaux (Crèpes Wahou) puisqu'il a remporté le Trophée de Fécamp disputé le week end dernier dans des conditions musclées. Sans surprise c'est Actual, le second trimaran Multi 50′ de nouvelle génération, mené par Yves le Blévec vendredi et samedi et par Jean le Cam dimanche que l'on retrouve à la seconde position de ce Trophée. Victorien Erussard prend la 3ème place sur son antique Laiterie Malo.
- Le troisième trimaran de nouvelle génération, Prince de Bretagne, skippé par Hervé Cléris, a tiré ses premiers bords au large de Lorient cette semaine. Le bateau sera baptisé aujourd'hui à Morlaix à 15 heures.

Multi 50' : 11/09/09

Le Trophée de Fécamp, réservé aux multicoques de la classe Multi 50', se tient à partir d'aujourd'hui, au programme 3 régates par jour (11h, 13h, 15h), un village de course, des posssiblilités de suivre les régates depuis une vedette ou encore de survoler la flotte en embarquant pour un baptême en hélicoptère. La météo s'annonce musclée pour les

concurrents : 20-25 noeuds établis et une mer agitée, notamment pour les deux nouveaux trimarans inscrits : Crèpes Wahou et Actual.

Pas question pour les skippers de ces deux bateaux de prendre des risques comme l'explique Franck-Yves Escoffier : *« pas question de tirer trop fort sur le bateau. Le mettre à l'épreuve, oui ; le casser, certainement pas ! Nous avons la Transat Jacques Vabre dans moins de deux mois et encore pas mal de petites choses à optimiser ».*

Ce trophée fera aussi office de première confrontation entre ces deux nouveaux bateaux qui feront figure de favoris lors de la Transat Jacques Vabre.

Yves Le Blévec :« Ce grand Prix va permettre de nous comparer aux autres et notamment à Crêpes Whaou ! Nous avons l'impression d'aller vite. Nous allons voir ce que cela donne face à la concurrence. Ce sera aussi l'occasion de tester les différentes configurations possibles de voilure. Ce Trophée sera un peu la découverte du mode d'emploi du bateau. Nous espérons apprendre beaucoup sur les performances du bateau. »

Prince de Bretagne ne sera pas présent à ce rendez vous étant donné sa mise à l'eau tardive, les outsiders lors de ce trophée seront Victorien Erussard sur Laiterie Malo et Pierre Hinguant sur Inizmé.

A suivre sur le blog officiel.

Multi 50' : 11/09/09

Prince de Bretagne, le 3ème trimaran nouvelle génération de la classe Multi 50' a été mis à l'eau avant hier à Lorient. Ce trimaran, sur plans Irens/Cabaret, a été construit par Marsaudon Composites, il sera mené par Hervé Cléris, un habitué de la classe 50'. Le trimaran possède un gros volume de coque centrale, les flotteurs sont pourvus d'un léger redan à leur face interne, le mât est classique, sans barre de flèche, la particularité vient des appendices avec un safran et une dérive sur chaque flotteur.

Les photos sont à voir sur le site officiel.

A lire un petit comparatif des trois nouveaux trimarans de la classe Multi 50' par Loick Le Bras sur Voiles et Voiliers.com.

Multi 50'/60' ORMA : 02/09/09

A voir :

- Les premières photos du trimaran Prince de Bretagne avant sa sortie de chantier, le Multi 50′ sur plans Irens Cabaret construit pour Hervé Cléris par Marsaudon Composites sur SeaSailSurf, ce bateau sera atypique par rapport à ses principaux concurrents Actual et Crèpes Wahou 3 puisqu'il possèdera une dérive et un safran sur chaque flotteur, la coque centrale étant dépourvue d'appendices, une première dans le monde de la course au large.

- Une visite guidé du trimaran Multi 50′ Actual d'Yves le Blévec par Pierre Yves Lautrou, à visionner sur le blog Au Large. Les skipper livre des informations intéressantes sur son trimaran nottament sur les choix architecturaux : bras de liaison, redans, mât avec barres de flèches….

- A lire sur le site Voiles et Voiliers, une reconversion des moules de Fujifilm, le 60′ ORMA de Loick Peyron sur plans Irens/Cabaret, pour la construction d'un 60′ ORMA de croisière chez Marsaudon Composites, puisque le bateau malgré ses aménagements intérieurs nettement moins spartiates que ceux d'un 60′ de course, et quelques modifications par rapport au plan original (élargissement de la coque centrale, largeur réduite, hydraulique omniprésente…) répondra à la jauge ORMA. Mise à l'eau de ce 60′ nommé Paradoxe prévue fin octobre.

ORMA : 24/08/09

Le trimaran Team Océan (ex Brossard, ex Sergio Tacchini) sur plans Irens/Cabaret avait été lancé en 2002.

Yvan Bourgnon l'avait acheté en 2005, le trimaran a courru pendant 2 saisons sous les couleurs de Brossard, en 2008, suite à l'arrêt du sponsoring de Brossard, Yvan Bourgnon avait convoyé son bateau à Dubai en vue d'une vente, pendant une tentative autour d'un archipel artificiel en juin, la coque centrale s'était cassé nette en avant du bras de liaison avant, le bateau avait ensuite été réparé par Yvan Bourgnon et son équipe. On était depuis sans nouvelle du 60′ ORMA, Pierre Yves Lautrou dévoile le triste destin de celui-ci sur son blog.

www.team-ocean.com

Multi50' : 24/08/09

Sans surprise, le dernier né de la classe Multi 50′ a remporté le premier Trophée de la saison disputé à Saint Malo du 20 au 23 août. Franck Yves Escoffier et son équipage ont pu tester Crèpes Wahou 3 dans des conditions légères, le bateau semble satisfaire l'équipe, comme le confirme son skipper : *« Le bateau est bien né !. Dans le petit temps nous allons deux nœuds plus vite que Laiterie de Saint-Malo. »*

Laiterie de Saint Malo emmené par Victorien Erussard qui était le principal adversaire de Crèpes Wahou 2 la saison dernière a été handicapé par une grand voile en fin de vie et ne se classe que 3ème derrière Inizmé, qui est l'ex Crèpes Wahou premier du nom, qui reste semble-t-il un très bon trimaran dans le petit temps, comme l'explique son skipper, Pierre Hinguant : *« C'est notre type de temps ! En dessous de huit nœuds de vent nous parvenons à tirer notre épingle du jeu. Crêpes Whaou ! est imbattable, trop rapide, mais nous arrivons à accrocher Laiterie de Saint-Malo. A bord on s'arrache, on s'applique à faire de belles manœuvres, à soigner la tactique. ».*

Prochain Trophée à Fécamp du 11 au 13 septembre avec les nouveaux 50′ mis à l'eau : Actual et Prince de Bretagne.

Multi50' : 20/08/09

Après Crèpes Wahou il y a une semaine, c'était au tour d'Yves le Blévec, nouveau venu dans la classe Multi50′ de mettre son trimaran à l'eau.

©Actual

Actual a été dessiné par Guillaume Verdier, les éléments caractéristiques de ce nouveau trimaran sont des redans sur les flotteurs qui devrait donner de l'appui au bateau, des bras de

liaison assez hauts avec une configuration classique en “C” et un mât à barres de flèches.

Le trimaran ne sera pas au premier rendez vous de la saison pour le Trophée Malo, il retrouvera ses concurrents au Grand Prix de Fécamp en septembre, d’ici là Yves le Blévec paufinera sa préparation et devra effectuer sa qualification pour la Transat Jacques Vabre qu’il courra avec Jean Le Cam.

©Actual

Cette mise à l’eau a été l’occasion d’annoncer l’arrivée d’un nouveau partenaire pour le team, le conseil général de la Mayenne s’engage pour 3 ans aux côtés d’Yves le Blévec.

Multi50' : 18/08/09

Le nouveau multi 50′ de Franck Yves Escoffier aux couleurs de Crèpes Wahou a été mis à l’eau le 12 août. Il s’agit d’un plan VPLP, construit chez CDK à port la Forêt.

Le bateau est au maximum de la jauge en ce qui concerne la largeur (50′), le trimaran pèse 2,8 tonnes soit 10% de moins que le précédent trimaran aux couleurs de Wahou, les appendices ont aussi bénéficié d’un travail approfondi, le trimaran adopte une configuration en "X" avec le rail d'écoute de grand voile circulaire sur un bras arrière.

©Wahou

A lire l'interview de Franck yves Escoffier, skipper du trimaran sur Voiles et Voiliers.

La première sortie officielle du trimaran se fera au Trophée Malo, qui réunira 11 multicoques de la classe Multi50′ du 20 au 23 août à Saint Malo, Actual d'Yves le Blévec devrait aussi tirer ses premiers bords lors de ce rendez vous.

ORMA : 31/07/09

L'exclusivité revient à Loick Le Bras, journaliste de Voiles et Voiliers, le trimaran vainqueur de la dernière Route du Rhum, Gitana 11, est allongé à 77', il prend donc plus de 5 mètres de longueur dans cette opération.

La coque centrale a été allongée par l'arrière d'un métre, et l'étrave tronçonnée à l'avant du bras de liaison pour être remplacée par une nouvelle étrave de 9 mètres.

Les flotteurs construits en Nouvelle Zélande ont été assemblés fin juillet.Tout comme l'étrave de coque centrale, celles des flotteurs adoptent une étrave inversée, avec un dessin à priori proche de celui des étraves de Banque Populaire V.

La dernière grosse modification est la construction de deux postes de barre qui seront désormais situés juste à l'extérieur du cockpit, alors qu'ils se trouvaient auparavent au niveau

du bras arrière entre la coque centrale et le flotteur. Cette disposition permettra au skipper, Yann Guichard d'avoir à portée de main tous les winchs disposés sur les côtés du cockpit.

La mise à l'eau du trimaran largement modifié est prévue début septembre.

Les premières photos à découvrir sur le blog Voiles et Voiliers de Loick Le Bras.

60' ORMA : 22/07/09

Un communiqué de presse surprenant, alors que l'on considérait le projet de MOD 70' ORMA comme définitivement abandonné, celui-ci ré-apparait.

La société Multi One Design SA, crée par Franck David, Marco Simeoni, Steve Ravussin a repris les actifs du projet MOD 70 avec le but de relancer cette série.
L'objectif est de lancer la construction des premiers trimarans, de façon à avoir un premier bateau en octobre 2010 et une flotte de 5 trimarans en juillet 2011, comme pour le projet initial le nombre maximum de la flotte serait de 12 unités.

La société MOD SA semble vouloir recentrer la classe sur des courses en équipage de façon à attirer des skippers étrangers moins habitués aux courses en solo ou en double que les skippers français.

Côté compétition, le concept d'un tour de l'Europe estival et annuel en équipage est repris, avec 6 à 8 étapes, alternant courses offshore de ralliement entre les différentes villes étapes et inshore, type "city races" comme sur la Oops Cup .La première édition étant prévue en 2012.
Autre concept retenu et qui avait été discuté par la classe ORMA : un tour du monde avec étapes (minimum 5) de novembre à avril tous les 3 ans, avec une première édition en 2013.
Les transats classiques (Route du Rhum, Transat Jacques Vabre...) feraient ausi parties du programme.

Un programme ambitieux pour Multi One Design SA, reste à trouver un minimum de 5 teams prêts à investir dans ce circuit ce qui n'avait pas été le cas en 2007...

60' ORMA : 22/07/09

Le communiqué de presse de Sensation Océan :

L'équipe de Sensation Océan s'engage dans un nouveau projet

Une rumeur circule sur les pontons de la Cité de la Voile à Lorient. L'ex-trimaran « La Trinitaine » s'apprêterait à s'aligner aux côtés des géants annoncés pour la prochaine Route du Rhum. Le scénario est écrit, le casting réuni, les producteurs se décideraient sans tarder…A la barre, un jeune Méditerranéen de 32 ans rompu au pilotage des grands multicoques, Mayeul Riffet. Et un parrain prestigieux, Alain Gautier.

Féru de trimarans extrêmes, indispensable second recherché pour l'étendue de ses connaissances techniques et son sens marin, Mayeul a accepté de sortir de l'ombre et de relever le défi que lui tendent les acteurs du team Sensation Océan : Brice Lavirotte son Project Manager, Thierry Duprey Du Vorsant, le boat Captain et son conseiller technique et sportif Alain Gautier.

Bon élève des bords très convoités de Florence Artaud, Alain Gabbay, Lionel Péan , en 1998 Mayeul Riffet « monte » en Atlantique et intègre l'équipe du trimaran Banque Populaire de

Lalou Roucayrol.
Quatre ans plus tard, à 22 ans, il gagne le grade de second sur Sopra Group, dans le team de Philippe Monnet et d'un flotteur à l'autre, de marées en marées, on le retrouve en 2005 à bord des Gitana 10 et 12. Puis aux côtés d'Alain Gautier sur Foncia. Et enfin à la barre de « La Trinitaine » exploité depuis deux ans par « Sensation Océan ».

« Sensation Océan » est née d'une recette gagnante dans l'industrie du « grand frisson ».
L'entreprise montée à Lorient par Brice Lavirotte, un ex - publicitaire lyonnais, surfe avec succès sur le marché de l'événementiel et de l'exceptionnel en réalisant le rêve de nombreux plaisanciers amateurs ou non : Une journée sur ces engins de folie… Une opération mercantile, certes, mais qui a permis de bluffer les uns et de sauver les autres de l'abandon ! Plusieurs trimarans Orma bénéficient ainsi d'un entretien permanent.

Environ 800 personnes ont déjà embarqué à ce jour dans le cadre de sorties dédiées aux individuels, ou d'opérations de relations publiques d'entreprises telles que Bouygues Telecom, Guerlain ou encore Cogedim.

Le grand chantier de l'ex-Trinitaine commencera à l'automne prochain.
- Ses flotteurs seront ils rallongés ?
- Son mât sera t'il raccourci ?
- Sa voilure sera t'elle étoffée ?

Les architectes et l'équipe du projet gardent les plans encore bien secrets….

60' ORMA : 19/07/09

Quelques photos en provenance de Suède de Spirit of Titan, un 60' ORMA de 1988 sur plans Noble (ex Spirit of Apricot), qui a chaviré au large de Stockholm alors que le skipper/propriétaire se trouvait seul à bord.

Photo : Carl Kempe

Il semblerait que celui ait été supris par un orage accompagné de fortes rafales au moment du chavirage

Photo : Carl Kempe

Multi 50' : 26/06/09

Alors que la construction de son trimaran 50′ Multi se termine au chantier Marsaudon à Lorient, Hervé Cléris dévoile quelques concepts de son bateau imaginé par les architectes Nigel Irens et Benoit Cabaret.

La grosse surprise vient des appendices puisque les architectes ont cherché à réduire la trainée, comme l'explique Benoît Cabaret : *«nous n'avons pas révolutionné les choses, ces configurations existent déjà sur d'autres bateaux, mais elles sont atypiques pour un trimaran». «C'est une part relativement importante, donc, nous sommes naturellement allés gratter là où il y avait quelque chose à gagner en nous émancipant du modèle des 60 pieds Orma».* Ainsi Légumes Prince de Bretagne sera doté d'un safran et d'une dérive sur chaque flotteur, la coque centrale sera donc dénuée de tout appendice. *«Safrans et dérives seront plus efficaces dans leur fonction, ce changement n'enlèvera donc rien à la marche du bateau. Sur le papier, il doit être plus rapide, même si, avec deux dérives, les manœuvres, comme les virements de bord, seront un peu plus compliquées à gérer. Cette évolution est née de nos discussions avec Hervé, toute exploration de nouvelle voie est toujours intéressante».*

Hervé Cléris, le skipper du bateau qui sortira de chantier fin juillet est confiant en ce qui concerne cette configuration atypqiue : *«Ce ne sont pas des fous, mais des magiciens. Ils ne se sont jamais plantés. Le plan initial, quand je suis allé les voir, n'était pas celui-là. Mais quand ils m'ont parlé de cette idée qu'ils avaient déjà bien mûrie et étudiée, j'ai adhéré au projet, d'autant plus que ce principe de trois coques avec des appendices de catamaran me trottait aussi dans la tête. Il reste évidemment quelques inconnues, ce qui est naturel pour toute innovation, que nous aurons à expérimenter puis à valider sur l'eau, mais je pense que cette nouvelle configuration offre un maximum d'avantages».*

ORMA : 12/06/09

Le communiqué de presse du Gitana Team en ce qui concerne le chantier d'allongement de Gitana 11 pour la Route du Rhum 2010, le trimaran prendra finalement 15' contrairement à ce qui avait été annoncé initiallement (70') :

Depuis le mois de janvier 2009 l'équipe technique du Gitana Team s'attèle au chantier de transformation de Gitana 11. Le trimaran vainqueur de la Route du Rhum 2006 sous les couleurs du Groupe LCF Rothschild, connaît actuellement de lourdes modifications structurelles, puisque de 60 pieds le multicoque passera bientôt à 75 pieds. Ce chantier ambitieux, encouragé par le nouvel avis de course de la transatlantique entre St Malo et Pointe-à-Pitre – rappelons que la 9ème édition sera ouverte aux multicoques de la G Class –, pourrait familièrement se comparer à un grand puzzle. En effet, les pièces maîtresses de ce nouveau trimaran arrivent des quatres coins du globe et cette semaine a été marquée par la réception du premier flotteur en provenance de Nouvelle-Zélande.

Le flotteur tribord de Gitana 11, premier à sortir des chantiers néo zélandais, a quitté les Antipodes début mai pour un convoyage en cargo d'une trentaine de jours. Débarquée au

Havre samedi dernier, le 6 juin, cette pièce de près de 22 mètres de long a dû alors patienter quelques jours dans le port normand, douane oblige, avant d'être acheminée par camion à la Trinité-sur-Mer. Le convoi exceptionnel est arrivé mercredi en toute fin d'après-midi devant la base technique du Gitana Team. Pour l'équipe, dirigée par William Fabulet, la réception de ce premier flotteur marque le début de l'assemblage. Une étape importante comme nous l'expliquait Yann Guichard, le skipper de Gitana 11 : *« Cela fait six mois que les membres du team dédiés à ce chantier préparent la plateforme. Les importants travaux opérés sur le cockpit et les postes de barre se finalisent et dans le même temps les bras ont été renforcés pour anticiper l'augmentation des efforts induit par les nouvelles dimensions de Gitana 11. Mais l'assemblage est une phase cruciale puisque nous allons enfin matérialiser ce que nous observons sur le papier depuis plusieurs mois. Le bateau va désormais renaître et au fil des prochaines semaines ses nouvelles lignes vont se dessiner. Concernant le flotteur, l'équipe va se consacrer à son calage, avant d'attaquer le greffage à proprement dit. Cela représente près de trois semaines de travail. »*

Puis ce sera au tour du flotteur bâbord, dont l'arrivée en Bretagne est programmée fin juin, de rejoindre le hangar de la base technique de Saint-Philibert. A noter que ce dernier empruntera précisément le même chemin que son « aîné ».

Pourquoi avoir construit les flotteurs à l'autre bout du monde ? Telle est la question que nous avons posé au team manager de l'écurie de course du Baron Benjamin de Rothschild : *« Après études, nous avons choisi de faire construire les nouveaux flotteurs de Gitana 11 en Nouvelle-Zelande. Premièrement, cette décison a été guidée par des raisons économiques évidentes. Mais aussi par un souhait de poursuivre le travail initié avec les Chantiers de Southern Ocean Marine lors de la génèse de Gitana Eighty. Et enfin, cette construction à des milliers de kilomètres permet de travailler tranquillement loin des regards, ce qui n'est jamais désagréable ! »* nous expliquait Cyril Dardashti, avant d'apporter des précisions sur cette collaboration : *« Rolland Allanic, l'un des spécialistes composites du Gitana Team a ainsi quitté la France pour les Antipodes durant près de six mois. Sa présence quotidienne dans les chantiers était indispensable tant pour superviser la construction que pour assurer le lien et le suivi avec l'équipe technique restée en France. Le résultat est au rendez-vous et nous en sommes ravis.»*

La réception de cette première pièce maîtresse a été l'occasion pour Yann Guichard de revenir avec précision sur les spécificités de ces nouveaux flotteurs : *« Depuis les premiers jours notre fil conducteur est de rendre Gitana 11 plus polyvalent. Nous cherchons à conserver son potentiel dans le petit temps tout en augmentant ses performances dans la brise. Cette adéquation passait par l'allongement des flotteurs, qui seront plus longs de 4 mètres. Dans les formes, ces coques s'inspirent des nouvelles générations de flotteurs, issues des évolutions techniques réalisées dans ce domaine lors des sept dernières années. Il faut se rappeler que les flotteurs de Gitana 11 dataient tout de même de 2001. Comme toujours, il a été question de compromis poids/puissance lors de la conception puis de la construction.»*

60' ORMA' : 06/05/09

Sensations (ex Nokia, ex Biscuits la Trinitaine), le trimaran de 60' ORMA, exploité par Sensation Océan pour des opérations de RP, incentive, et sorties grand public a été remis à l'eau en mileu de semaine dernière.

Quelques photos de Jimmy Bonnal de cette remise à l'eau
:

Le site de Sensation Océan pour tous renseignements

Le site de Jimmy Bonnal et sa galerie Flickr.

Multicoques 50' : 06/05/09

La classe 50' Open change de nom et devient Multi50'.
L'assemblée générale extraordinaire qui se tenait vendredi dernier a permis de valider différents points de la jauge, avec à l'esprit la sécurité des skippers, la solidité ou la fiabilité des bateaux, et toujours le souci de circonscrire l'inflation des budgets, ainsi l'utilisation de carbone a été précisée (renfort au pied de mât, puit de dérive...).

Le programme de cette année comprendra quatre trophées dont deux nouveaux, Port-Médoc du 30 juillet au 2 août et Fécamp du 11 au 13 septembre. Le Trophée Malo à Saint-Malo est recondui du 21 au 23 août, tout comme celui de Saint-Quay Portrieux du 25 au 27 septembre. La saison se terminera par la Transat Jacques Vabre en novembre.

ORMA : 05/02/09

Michel Desjoyaux, brillant double vainqueur du Vendée Globe depuis dimanche, aborde le sujet du multicoque océanique dans le Café de la Marine, émission de radio diffusée par la radio de la mer, et animée par Pierre Yves Lautrou, Jimmy Pahun et Patrick Chapuis.
L'émission peut être écoutée sur le site de laRadio de la Meret est visible en vidéo sur le blog de Pierre Yves Lautrou :Au Large.
Comme d'autres skippers, il pense qu'un 60' ORMA pourrait gagner la Route du Rhum si des conditions clémentes sont au rendez-vous, il ne trouve par contre que peu d'intérêt à la confrontation face aux maxis multicoques de record sur cette course, de plus il ne comprend pas non plus l'allongement d'anciens 60' alors que les principaux reproches fait à la classe ORMA portait justement sur la capacité d'un solitaire à gérer un trimaran de cette taille et de cette puissance .

En ce qui concerne le multicoque de record, Michel Desjoyaux ne semble pas intéressé par un tour du monde en solitaire, étant donné la sous exploitation du potentiel de ce type de bateau sur un parcours aussi long.